ARCHIVIO SEGRETO

METALLO PESANTE

Verso la fine del marzo scorso, un pescatore solitario rinvenne sulle coste dell'Irlanda, vicino a Kilkee, un cilindro metallico lungo un metro. Sul cilindro c'era scritto: « Proprietà del Governo degli Stati Uniti ».

Consegnato alla Polizia, il pezzo rinvenuto fu poi esaminato dai tecnici della Base americana di Holy Loch. I giornali dissero che forse era un relitto del sommergibile « Thresher ».

Il sommergibile « Thresher » affondò nell'Atlantico circa tre anni fa. Aveva a bordo 129 uomini e nessuno si salvò. Il relitto quando fu individuato, giaceva ad una profondità di 2.400 metri. Con l'impiego di batiscafi vennero fotografate alcune parti e recuperati dei rottami. Ancora oggi però non è stato risolto il mistero di questa sciagura: un sommergibile atomico in manovra non affonda senza una causa precisa. Quale sarà stata questa causa?

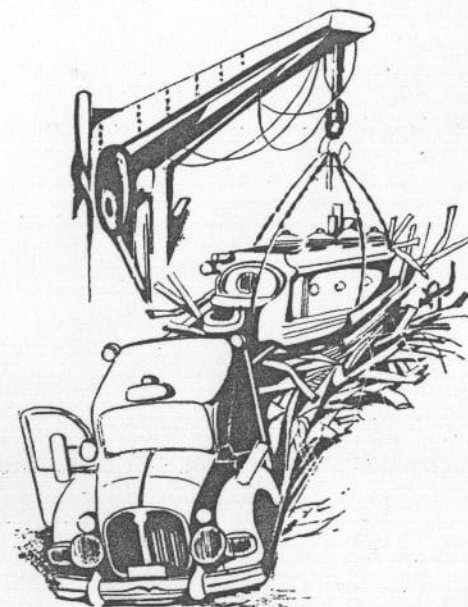
Nell'inverno del 1965, in pieno Mediterraneo, affondò il mercantile « GENNARO I ». Questa nave appartenente ad un armatore privato, trasportava un carico di merci varie. Allo scalo di Napoli aveva imbarcato due grossi cassoni di legno contenenti materiale non precisato. Il « GENNARO I » affondò all'improvviso, di notte, con mare calmo. Alle operazioni di ricerca presero parte alcune navi da guerra della Marina Americana che hanno base a Napoli.

Fu ripescato solo un marinaio: un siciliano che rimase a lungo ricoverato all'ospedale. Non è mai stata accertata la causa del naufragio. Il marinaio, quando fu possibile interrogarlo, dichiarò: « La mia nave colò a picco in pochi minuti, come se fosse divenuta improvvisamente pesantissima... Io ero a prua e mi trovai in acqua quasi senza accorgermene. Il motore funzionava, e il mare era calmissimo. In quel punto non ci sono scogli ».

Questi naufragi, lontani uno dall'altro nel tempo e nello spazio, sono, in apparenza, fortuiti e, comunque, non hanno un nesso che li possa collegare. Però, l'altro giorno, io ho trovato quello che potrebbe essere il bandolo di questa matassa intricata più di quanto non sembri a prima vista. Il bandolo l'ho trovato nell'archivio segreto della N.I.C.U.P.

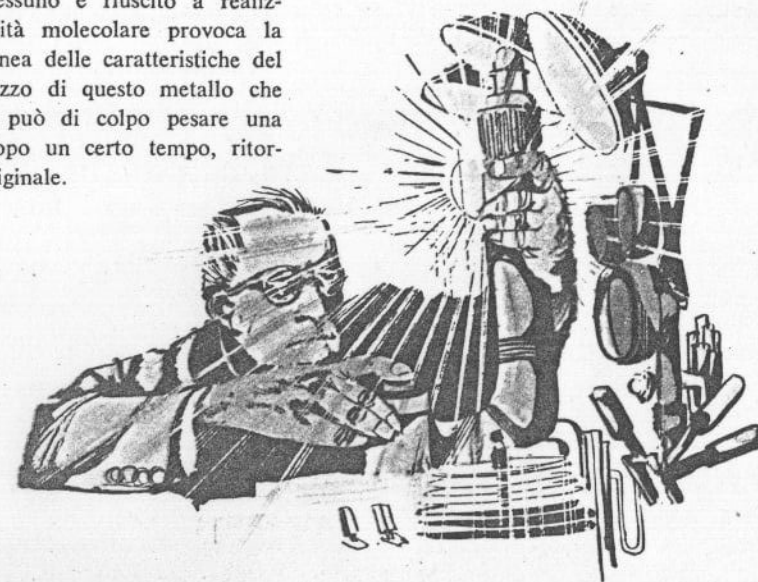
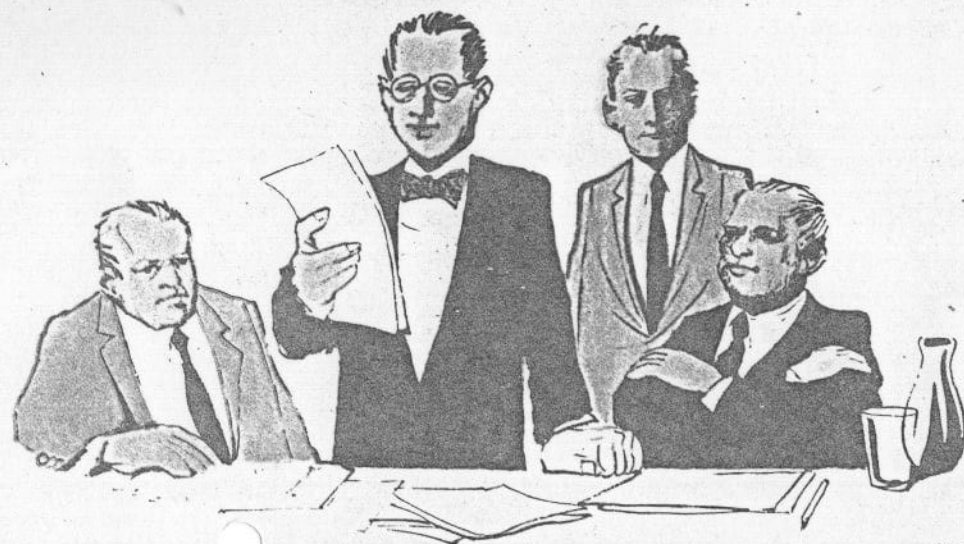
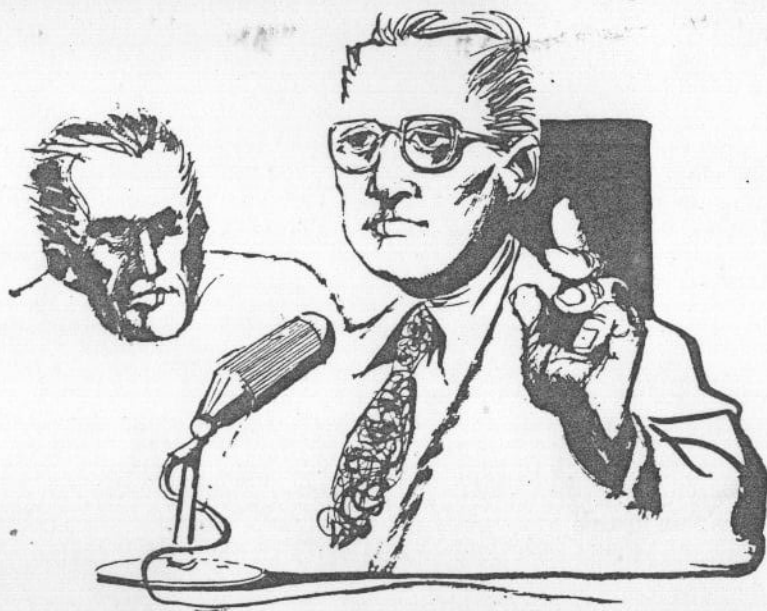
Il caso volle che quella mattina io percorressi in macchina la Statale n. 14. Ad un tratto vedo la strada sbarrata. Un agente motociclista mi invita a prendere una derivazione. C'è un « ingombro » e non si può proseguire. La mia tessera di giornalista talvolta serve. E, grazie a questa tessera, ottengo il permesso di andare a vedere l'« ingombro ».

C'è un grosso camion, letteralmente schiacciato sulla sede stradale. Non per uno scontro, ma, a quanto pare, per eccesso di carico. La Polizia e l'esercito hanno steso un cordone. Nessuno può avvicinarsi. Sul cassone si vede un grosso motore marino. C'è anche il professor Rodall e lo chiamo. Siamo amici da tempo: mi fa cenno di avvicinarmi.

Il camion ha solo la cabina di guida intatta. Il cassone e le ruote sono polverizzati. Una grande gru tenta di sollevare il motore. È una gru di quelle che tirano sù pesi di varie tonnellate. Il tentativo non riesce e il braccio mobile della gru resta piegato come se fosse di cartone. Il professor Rodall dice: « Conviene aspettare: se la mia idea è giusta, conviene aspettare... ».

Il giorno seguente, nell'archivio del NICUP, leggo i verbali. Eccoli in succinto. Il motore tipo 384 B era stato caricato con una gru normale la sera prima dell'incidente. Per tutta la notte il camion aveva sopportato il peso e non era successo niente. Il peso del blocco motore era di 50 quintali. Dopo sette ore, quel motore pesava almeno 500 quintali, aveva schiacciato il camion e piegato il braccio della gru.

Il capo officina ha dichiarato: « Il motore 384 B fa parte di una serie segreta, è il primo di dimensioni maggiorate. Ha la guarnizione della testata in lega speciale. Una invenzione dell'ingegner Francis S. Banas ».

Questo ingegner Banas, è scomparso. A casa sua dicono che è in Europa. Ma il capo officina sostiene invece che l'ing. Banas ha assistito al montaggio del 384 B. Unico particolare notato: aveva occhiali neri che di solito non portava.

Il prof. Rodall ha analizzato la guarnizione modello BANAS. Vi ha trovato tracce di metallo a molecola instabile. La scienza ha da tempo teoricamente previsto questo fenomeno, ma nessuno è riuscito a realizzarlo. L'instabilità molecolare provoca la modifica spontanea delle caratteristiche del metallo. Un pezzo di questo metallo che pesa un chilo, può di colpo pesare una tonnellata e, dopo un certo tempo, ritornare al peso originale.

La commissione d'inchiesta per l'incidente del camion ha così verbalizzato: « Per cause non accertate alle ore 9,30 del giorno 17 aprile 1966, un camion della marina è stato schiacciato dal peso di un motore 384 B. Nessuna gru è riuscita a rimuovere il motore fino alle ore 16,30. Dopo sette ore esatte, un'altra gru del genio pontieri sollevava agevolmente il 384 B. Questa gru aveva una portata massima di 5 tonnellate.

Il prof. Rodall ha dichiarato: « È evidente che ci troviamo a dover constatare un fatto insolito. La guarnizione della testata del 384 B ha struttura molecolare ad instabilità ciclica, fissata su periodi di sette ore. È inspiegabile la scomparsa dell'ing. Banas. Non saprei dire chi fosse l'uomo con gli occhiali neri che era presente al montaggio del 384 B. Per me poteva essere benissimo il Banas. Se era un sosia era molto somigliante... ».

Il generale H. T. Smith, coordinatore dei progetti navali, a domanda specifica ha risposto: « Il segreto militare non mi consente di rispondere con chiarezza. Io posso solo dire che non mi risulta che motori tipo 384 B siano, o non siano stati montati su mezzi da superficie e subacquei della nostra marina militare o di quelle di altri paesi alleati. Non mi risulta ma non lo posso escludere ».

Nella pratica « Metallo pesante » sono inclusi i rapporti sull'affondamento del sommergibile « Thresher » e del mercantile « Gennaro I ». Se queste due imbarcazioni avessero avuto motori del tipo 384 B, un improvviso aumento di peso causato dalla instabilità molecolare del metallo della guarnizione di testa, avrebbe potuto provocare l'affondamento?» A questa domanda il prof. Rodall ha risposto: « Certamente sì ».

Se c'è un filo conduttore che lega i fatti narrati non sta a me stabilirlo. Io sono personalmente convinto che qualcosa del genere può essere accaduto. Come si spiega la fantomatica presenza dell'uomo con gli occhiali neri alle operazioni di montaggio del 384 B? Gli inquirenti sostengono che poteva essere l'ing. Banas. « Poteva ». E se non fosse? Perché non è stato ancora ritrovato l'ing. Banas?

Leo Arold